

QUI ÉTAIT LE VÉRITABLE MAÎTRE À BORD ?

Ouest-France du mercredi 7 mars 2007



Alain-Marc Irissou, directeur juridique du groupe Total. Reuters

Au procès, à Paris, Total se défend d'avoir eu la moindre influence sur la conduite du navire. Débat sur les « instructions au voyage ».

Qui était le vrai patron de l'*Erika* ? Son capitaine, « **seul maître à bord après Dieu** », selon l'expression consacrée ? Son armateur ou bien son puissant affréteur, le groupe Total ? Hier, le Tribunal de Paris a longuement décortiqué la « charte-partie », ce contrat commercial passé entre Total et l'armateur, le 26 novembre 1999.

Pourquoi ce navire ? Au fil des onze audiences, la vérité a surgi, banale. Tout simplement, à cet instant-là, pour transporter ce fioul lourd à haute teneur en soufre entre Dunkerque et l'Italie, un seul navire est disponible sur le marché : le vieil *Erika*. La filiale maritime du groupe pétrolier, basée à Londres, n'hésite donc pas. Va pour ce navire, même si le système de contrôle interne à Total, le *vetting*, n'accorde plus, à cette date, son feu vert à un bateau qui vogue vers ses 25 ans. Les inspecteurs de Total l'ont visité un an plus tôt. Leur « **acceptation** » du navire s'est éteinte le 22 novembre. Mauvaise pioche.

Des instructions ou des ordres ?

Le contrat est négocié à 7150 dollars par jour. Il est suivi d'instructions au voyage adressées par l'affréteur à l'armateur et au capitaine. Ces instructions sont au coeur d'un débat juridique très épineux. Deux thèses s'affrontent. Pour Total, poursuivi pour délit de pollution, ces instructions ne sont en rien des ordres donnés au capitaine. Il s'agit d'instructions strictement commerciales. Le propriétaire de la cargaison veut être tenu informé du déroulement des opérations. Alain-Marc Irissou, le directeur juridique du groupe, résume : « **aucune des clauses de la charte-partie ne fait de l'affréteur un armateur. Je ne vois pas qui que ce soit de chez Total dire au capitaine, barre à tribord ou barre à bâbord !** »

L'accusation affirme tout le contraire. Total était le vrai maître du voyage. La charte-partie fixe des délais, évoque la vitesse du navire, l'obligation d'être informé au moindre incident. Le capitaine dispose des fax et des télex d'urgence du groupe Total à Paris. Hier, le procureur Laurent Michel a repris à son compte l'analyse de la juge d'instruction, Mme de Talancé. Cette charte-partie, dit-il, ne fait pas de l'affréteur un armateur de fait, mais elle lui donne un « **pouvoir de contrôle** » et donc « **une obligation de prudence, de diligence et d'attention** ». Il tombe sous le coup de la loi du 5 juillet 1983 pour délit de pollution. Elle ne vise pas seulement le propriétaire ou l'exploitant du navire, mais tous ceux qui ont exercé, « **en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire** ».

Le groupe Total a, pour lui, la jurisprudence du droit maritime britannique. Aucun affréteur n'a jamais été poursuivi à Londres pour délit de pollution. Mais, cette fois, c'est le droit pénal français qui va s'exercer.

Bernard LE SOLLEU